

KREIS

08. Februar 2011 | mano |

Nicht nur die S-Bahn hat Verspätung

Verkehr: Politiker und Experten über die Probleme auf der Strecke zwischen Darmstadt, Mannheim und Heidelberg

KREIS BERGSTRASSE Alles im Takt auf der Main-Neckar-Bahn? „Davon sind wir noch weit entfernt“, sagte Felix Weidner, Fraktionsvorsitzender von Bündnis 90/Die Grünen in der Darmstadt-Dieburger ...

Alles im Takt auf der Main-Neckar-Bahn? „Davon sind wir noch weit entfernt“, sagte Felix Weidner, Fraktionsvorsitzender von Bündnis 90/Die Grünen in der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation Dadina. Mit seinen Parteikollegen auf lokaler Ebene organisierte er einen Diskussionsabend im „Bunten Löwen“ in Zwingenberg.

Moderiert wurde die Veranstaltung im gut besuchten Diefenbachsaal von der Darmstädter Bundestagsabgeordneten Daniela Wagner (Grüne). Die Gäste, unter ihnen genervte Nutzer der Bahn, wollten die Gelegenheit dazu nutzen, um sich mit ihren Fragen zu Projektentwicklung und Vertaktung an die Experten zu wenden. Als Vertreter der Verkehrsverbände Rhein-Main

und Rhein-Neckar hielten Thomas Busch (RMV) und Michael Heilmann (VRN) jeweils ein Referat. Beide Sprecher räumten Verbesserungsbedarf auf der 87,5 Kilometer langen Strecke ein, und zwar speziell auf dem südlichen Trassenabschnitt zwischen Darmstadt und Heidelberg sowie Mannheim. Veraltete Waggonen, überfüllte Züge und zu lange Fahrzeiten werden kritisiert. Hinzu kommt aus Sicht der Grünen das Problem, dass bislang nur die Bahnhöfe in Heppenheim und Bensheim für den S-Bahn-Verkehr gerüstet sind.

„Wir befinden uns in Zwingenberg im Grunde in einem Zonenrandgebiet“, sagte Hans-Henrich Spieß, Stadtverordneter in Zwingenberg und im Grünen-Kreisverband Bergstraße. Das Geflecht der Tarife sei undurchschaubar. Verbesserungen seien bei der Infrastruktur der Bahnhöfe dringend erforderlich. „Da gibt es auch bei uns in Zwingenberg noch sehr viel zu tun“, sagte Spieß mit Blick auf mangelnde Busanbindungen an zentrale Knotenpunkte der Bahn und den maroden Bahnhof. Der Stadtverordnete sieht neben den Anbietern in erster Linie die Politik in der Verantwortung: „Natürlich sind wir uns der finanziellen Engpässe auf kommunaler Ebene bewusst, was aber nicht als Ausrede dafür dienen sollte, nicht mehr konsequent an einer Lösung der Probleme zu arbeiten“. Eine vernünftige Vertaktung, einhergehend mit einem Ausbau der Bahnhöfe, sahen alle Diskussionsteilnehmer als Ziel.

Sowohl Busch vom RMV, als auch Heilmann vom VRN machten deutlich, dass der Ausbau der Main-Neckar-Bahn, und zwar in der erhofften Form als vertaktete S-Bahn-Strecke, trotz abgeschlossener Vorplanungen, verschoben werden müsse. „Eine Ausschreibung Ende 2012 kann leider nicht mehr realisiert werden“, erklärte Heilmann, Leiter im Geschäftsbereich Planung und Leistungsangebot beim VRN. Fahrgäste werden sich demzufolge also mindestens bis Ende 2015 gedulden müssen.

„Die Zahl der Ausschreibungen, die von den Verkehrsverbänden derzeit abgearbeitet werden müssen, ist nun mal zu hoch“, sagte Busch, verantwortlicher Leiter im Geschäftsbereich Verkehrs- und Mobilitätsplanung beim RMV. Dass es entsprechend keinen Sinn mache, die Ausschreibungen sozusagen im Bündel auf den Markt zu werfen, konnten Dadina-Geschäftsführer Altenhein und Weidner wiederum nachvollziehen. Beide hatten zuvor über Engpässe berichtet, mit denen sich Fahrgäste auf der Strecke zwischen Darmstadt und Mannheim konfrontiert sehen.



|  |

Über die Bahn wurde in Zwingenberg diskutiert. Von links: Thomas Busch, Leiter der Verkehrs- und Mobilitätsplanung im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Michael Heilmann, Leiter von Planung und Leistungsangebot im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Matthias Altenhein, Geschäftsführer Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (Dadina), die grüne Bundestagsabgeordnete Daniela Wagner, Felix Weidner, Fraktionsvorsitzender der Grünen in der Dadina-Verbandsversammlung und Hans-Henrich Spieß. Foto: Manfred Ofer

„Wir wollen dennoch versuchen, das Leistungsangebot und die Infrastruktur an den Bahnhöfen bis 2015 Schritt für Schritt zu verbessern“, kündigte Busch auch im Namen seines Kollegen vom VRN an. „Ich kann natürlich nachvollziehen, dass sich der Bürger fragt, wie lange es denn noch dauern soll, bis der Zwingenberger Bahnhof einmal modernisiert wird“, äußerte Heilmann Verständnis.

Der Wille sei bei allen Beteiligten vorhanden. Die hoffnungsvollen Blicke vieler Nutzer der Main-Neckar-Bahn richten sich nun auf das magische Datum 2015.